

[1990 ஏப்ரல் 20]

6. மானியக் கோரிக்கைகள், 1990-91—விவாதமும்
வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி.

(அ) கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—
நிருவாகம்.

*மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 5,15,96,000-க்கு மேற்படாதத் தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்.

திருமதி பாப்பா உமாநாத் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பெர்மிட் இல்லாமல் சென்னையில் ஓடும் ஆயிரக்கணக்கான ஆட்டோக்களை பறிமுதல் செய்துவிட்டு, ஆட்டோ ஓட்டுனருக்கே பெர்மிட் வழங்கி, அவர்களது வாழ்க்கைக்கு பாதுகாப்பும், பொது மக்களுக்கு சரியான சேவையும் உறுதிப்படுத்துவதற்கான துரிதமான நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டியது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 5,15,96,000இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும் ”.

திருமதி ரமணி நல்லதம்பி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சென்னை-இடையன்குடி தடம் எண் 199ஐ குட்டம் வரை (6 கி.மீ.) நீட்டித் தருவது குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 5,15,96,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

THIRU S. D. UGAMCHAND : Mr. Speaker, Sir, I move that—

“to discuss the need to increase the distance of town buses from 30 km. to 40 km.”

“the sum of Rs. 5,15,96,000 under Demand No. 3—Motor Vehicle Acts—Administration, be reduced by Rs. 100.”

1990 ஏப்ரல் 20]

(ஆ) கோரிக்கை எண் 33—வீட்டு வசதி.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண். 33—வீட்டு வசதி என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 14,10,92,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்.”

திரு. சி. கோவிந்தசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திருப்பூரில் உள்ள சிறு தொழில்களான பனியன், விசைத்தறி, பாத்திரம், சலவை, சாயப்பட்டறைகள், கலாள், ரைஸ்மில், அச்சகம், ஜின்னிங் ஆகிய துறைகளில் வேலை செய்யும் தொழிலாளர்கள் மற்றும் அரசு பணியாளர்களுக்கு குறைந்த வாடகையில் வீட்டு வசதி வாரியத்தின் மூலம் வீடுகள் கட்டித்தரவேண்டிய அவசியம் குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண். 33—வீட்டு வசதி என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 14,10,92,000—இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

திரு. எச். எம். ராஜு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வீட்டு வசதிகள் எவ்வாறு செயல்படுத்தப்பட வேண்டும் என்பது பற்றியும் குறைபாடுகள் களைவது பற்றியும் விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண். 33—வீட்டு வசதி என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 14,10,92,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

திரு. எஸ். டி. உகம்சந்த் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மதுராந்தகம் கூட்டுறவு கிராமிய வீடு கட்டும் சங்கத்தின் மூலம் அனைவருக்கும் வீடுகள் கட்ட கடன் வழங்குவது குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண். 33—வீட்டு வசதி என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 14,10,92,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

[1990 ஏப்ரல் 20]

(இ) கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும்
கப்பல் போக்குவரத்தும்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை
மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்கு
வரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்றத்
தலைப்பின் கீழ் ரூ. 8,66,96,000-க்கு மேற்படாத தொகை
அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்”.

திரு. ஆர். சிங்காரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, பேராலூரணி தொகுதி சேதுபாவாசத்திரம் கட
லோரப் பகுதி மீனவர்கள் தங்கள் மீன், நண்டு, இரால்
போன்ற உணவுப் பொருள்களை பட்டுக்கோட்டை சென்று
விற்பனை செய்ய தனி பேருந்து கட்டுமாவடி-பட்டுக்
கோட்டைக்கு விட வேண்டிய அவசியம் பற்றி விவாதிக்க
நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப்
பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ்
ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 8,66,96,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க
வேண்டும்.”

திரு. சி. கோவிந்தராஜன் : மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே, தொலை தூரம் செல்லும் திருவள்ளூர்
போக்குவரத்துக் கழகத்தின் பேருந்துகள் சிலவற்றில் குடி
தண்ணீர் முதலிய வசதிகள் இல்லாமலிருக்கும் நிலையை
மாற்றி குடிநீர் வசதி செய்வது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்
கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்
துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்
கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 8,66,96,000-இல் ரூ. 100
குறைக்க வேண்டும்”.

திரு. எஸ். டி. உகம்சந்த் : மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே, சென்னை-மரக்காணம் வரையுள்ள
பக்கிங்ஹாம் கால்வாயை தூர்வாரிப் படகுப் போக்குவரத்துக்கு
ஏற்றவாறு மாற்றியமைப் து குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட
வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்
துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்
கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 8,66,96,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க
வேண்டும்.”

1990 ஏப்ரல் 20]

10.20 மணி

(ஈ) கோரிக்கை எண் 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்
கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை
மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண். 55—சாலைப் போக்கு
வரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச்
செலவு— என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 49,53,000-க்கு மேற்படாத
தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும். ”

திரு. கே. ரவி அருண் : மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான்
கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண். 55—சாலைப் போக்கு
வரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த
மூலதனச் செலவு—என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற
ரூ. 49,53,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும் ”.

திரு. உ. ரா. வரதராசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம்
பொதுமக்களிடமிருந்து வைப்புத் தொகை பெறுவதை நிறுத்தி
வைத்துள்ளது என்பது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்
கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண். 55—சாலைப் போக்குவரத்
துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு
—என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 49,53,000-இல்
ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும் ”.

திரு. எஸ். டி. உகம்சந்த் : மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே, சென்னை துறைமுகத்தை எண்ணூர்
வரை விஸ்தரிப்பு செய்து கப்பல்கள் துறைமுகத்திற்குள் வந்து
செல்வதற்கு வேண்டிய வசதிகள் செய்து என்பது பற்றி
விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழி
கிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண். 55—சாலைப் போக்கு
வரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச்
செலவு—என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற
ரூ. 49,53,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும். ”

[1990 ஏப்ரல் 20]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கைகளும், வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவைமுன் விவாதத்திற்கு வைக்கப் பெறுகின்றன. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்னுரையாக ஏதாவது கூற விரும்பினால் கூறலாம்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள், நிர்வாகம், வீட்டுவசதி, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு ஆகிய தலைப்புகளின் கீழ் அவையின் முன் வைக்கப் பெற்றுள்ள கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகளை* நான் படித்ததாகக் குறிப்பேட்டில் ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய மேலான ஆலோசனைகளைக் கூறியதற்குப் பிறகு என்னுடைய கருத்துக்களை என்னுடைய முடிவுரையில் தெரிவிக்கிறேன் என்பதைச் சொல்லி இந்த அளவுக்கு என்னுடைய உரையை நிறைவு செய்கிறேன்.

திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்து இருக்கின்ற மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம், வீட்டு வசதி, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு போன்ற மானியக் கோரிக்கைகள் மீது சில கருத்துக்களை கோடிட்டுக் காட்ட நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையில் மறைந்த தமிழகத்தினுடைய முதலமைச்சர் புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியில் பல்வேறு மாற்றங்களை உருவாக்கித் தந்து இருக்கிறார்கள் என்பதை நான் முதலில் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

குறிப்பாக போக்குவரத்துத் துறையின் கீழ் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் சென்னையில் இன்றைக்கு இயங்கிக் கொண்டு இருக்கிறது. சென்னையில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இயக்குகின்ற நேரத்தில் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பயணம் செய்கின்ற பயணிகளுக்கு போதிய அளவுக்கு வசதி, வாய்ப்புகள் இருக்கின்றதா என்றால் இல்லை. பெண் பயணிகள் பயணம் செய்கின்றபோது ஒரு பயத்தோடுதான் பயணம் செய்ய வேண்டிய ஒரு சூழ்நிலை பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நிலவிக் கொண்டிருக்கிறதை நாம் பார்க்கிறோம். சென்னை

1990 ஏப்ரல் 20] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

யைப் பொறுத்தவரையில் தனியார் பேருந்துகள் இங்கே கிடையாது. முழுமையாக பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் தான் தன்னுடைய பேருந்துகளை இயக்கிக் கொண்டிருக்கின்றது. ஆனால் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிடுகிறபோது 6 மாத காலத்திற்கு முன்னால் சட்டப்பேரவையில் ஒரு விளக்கத்தைச் சொன்னார்கள். உதிரி பாகங்கள் இல்லாமல் ஏறத்தாழ 500 பேருந்துகள் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்ற ஒரு விளக்கத்தை அன்றைக்குச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அது என்ன காரணம்? ஒரு பேருந்துக் கழகத்தில் 500-க்கு மேற்பட்ட பேருந்துகள் உதிரி பாகங்கள் இல்லாமல் நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னால் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களிடமிருந்து நான் தெரிந்து கொள்ள விரும்புவது, எந்த காரணத்தால் அது நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது? ஏன் உதிரி பாகங்கள் அங்கே கிடைக்கவில்லை என்பதை நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் மூலமாக தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

10-25 மணி

அதைப்போல 15 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்றைக்கு இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. 15 போக்குவரத்துக் கழகங்களில் 10 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்றைக்கு நஷ்டத்தில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. நஷ்டம் என்று சொன்னால் 13 கோடியே 25 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அதே நேரத்தில் லாபம் எவ்வளவு இருக்கிறது என்று சொன்னால் குறிப்பாக இராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 2 லட்சம் ரூபாய் லாபமும், லாபத்தைத் தருகிறபோது 2 இலட்சம். நஷ்டத்தைத் தருகிறபோது 13 கோடியே 27 இலட்சம் என்று இங்கே குறிப்புகள் காட்டப்பட்டிருக்கின்றன. அன்னை சத்தியா போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 12 இலட்சம்; அதைப்போல தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 9 இலட்சம் என்றும் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி, தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழகங்களில் வருமானத்திற்கும் செலவிற்கும் சரியாக இருக்கிறது என்ற புள்ளி விவரம் இங்கே தரப்பட்டிருக்கிறது. வருமான அளவிற்குத்தான் செலவும் ஆகியிருக்கிறது என்ற புள்ளிவிவரத்தைத் தந்து இருக்கிறீர்கள் என்று சொன்னால், இதில் தவறு இருக்கிறது என்பதைத் தான் நான் இங்கே சுட்டிக்காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். 15 போக்குவரத்துக் கழகங்களில் 10 போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இன்றைக்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னால், போக்குவரத்துக் கழகங்களை நாம் விரிவு படுத்திக் கொண்டிருக்கிறோம். விரிவுபடுத்துவது மட்டுமல்லாமல், சேஸீஸ் வாங்குகிறோம். பஸ்களுக்கு பாடி கட்டுவதற்கும், பேருந்தை இயக்குவதற்கு சேஸீஸ் யாரிடத்திலே வாங்குகிறோம் என்று சொன்னால், டாட்டா, அசோக் லேலண்ட் போன்ற நிறுவனங்களிடத்திலேயிருந்துதான் வாங்கவேண்டிய ஒரு நிலை இன்றைக்கு இருந்துகொண்டிருக்கிறது. அதைப்போல உதிரிப் பாகங்களை யும் 9 நிறுவனங்களைக் கொண்ட நிறுவனத்திடமிருந்துதான்

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] 11990 ஏப்ரல் 20

டயர் போன்ற பல்வேறு உதிரிப் பாகங்களை வாங்கவேண்டிய ஒரு நிலை இருக்கிறது என்பதை நாம் தெரிந்துக்கொண்டிருக்கிறோம். அந்த உதிரிப் பாகங்களை வாங்குவதற்குப் பதிலாக ஒரு தொழிற்சாலையை நாம் உருவாக்கலாம். அந்தத் தொழிற்சாலையை நாம் உருவாக்கி இருக்கிறோமா என்றால், கிடையாது. முதலாளிகளிடத்திலே சென்று ஒரு சேஸுக்கு 25 ஆயிரம், 50 ஆயிரம் என்று கூடுதலாக பணத்தைத் தந்து உதிரிப் பாகங்களை பல கோடி ரூபாய்களுக்கு நீங்கள் வாங்குகிறீர்கள். அதிலே பல்வேறு தவறுகள் இன்றைக்கு நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். பேருந்தைப் பொறுத்தவரையிலும் நாம் தேவையான அளவிற்கு மக்களுக்கு இப்போது பேருந்து வசதிகளைச் செய்து தந்திருக்கிறோமா என்றால், இல்லை. புரட்சித் தலைவருடைய ஆட்சியில் கிராமப் புறங்கள் முழுமையும், அண்ணா கண்ட கனவை நிறைவேற்றுகின்ற வகையில்....

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

திரு. பெ. சீனிவாசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தவறு என்று பொதுவாகச் சொல்கிறார். தவறு என்ன என்பதை ஸ்பெசிபிக்காக, ஸ்பெசிபிக் சார்ஜாக சொல்லலாம். உதிரிப் பாகங்கள் வாங்குவதில் தவறு என்றால் என்ன தவறு என்பதைச் சொல்லவேண்டும்.

திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : உதிரிப் பாகங்களை வாங்குவதிலே தவறு என்று சொன்னால், உதிரிப் பாகங்களை உற்பத்திச் செய்கின்ற தொழிற்சாலையை நாம் உருவாக்கி இருக்கலாம் என்றுதான் குறிப்பிடுகிறேன். இவ்வளவு ஆண்டுக் காலம் நாம் தனியாரிடத்திலே ஏன் கையேந்தி நிற்கவேண்டுமென்பதுதான் என்னுடைய கேள்வி. உதிரிப் பாகங்களை வாங்குவதிலே தவறு இருக்கிறது என்று சொன்னால், அதைக் குறிப்பாக சொல்லவேண்டுமென்று சொன்னால், நிர்வாகத்திலேயிருந்து தெரிந்துகொண்டுதான் சொல்லவேண்டுமே தவிர, நாங்கள் இங்கே இருந்துகொண்டு நிர்வாகம் உங்கள் கையிலே இருக்கிற நேரத்தில், உதிரிப் பாகங்கள் வாங்குவதில் என்ன தவறு இருக்கிறது என்று எங்களால் சுட்டிக்காட்ட முடியாது. கணக்கிட்டுப் பார்க்கிறபோது, தனியார்களுக்கும் போக்கு வரத்துக் கழகங்களிலும் இருக்கின்ற லாப நஷ்டங்களை நாம் கணக்கிட்டுப் பார்க்கிறபோது, இவ்வளவு நஷ்டம் ஏற்படுவதற்கு என்ன காரணம், 13 கோடியே 27 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் என்று சொன்னால் இதற்கு என்ன காரணம் என்பதை நான் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

திரு. அ. மலர்மன்னன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பாயின்ட் ஆப் கிளாரிபிகேஷன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் இங்கே எடுத்துச்சொல்கின்ற போது, உதிரிப்

1990 ஏப்ரல் 20] [திரு. அ. மலர்மன்னன்]

பாகத்தை நாமே தயாரிக்கக் கூடாதா அதை ஏன் செய்யவில்லை என்று கேட்டார்கள். ஆனால் 13 ஆண்டுக்காலமாக ஆட்சி செய்த அவர்கள் இதுபோன்ற நிலையை ஏன் உருவாக்கவில்லை என்பதை விளக்குவாரா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : நீங்களும் 5 ஆண்டுக் காலம் இருந்திருக்கிறீர்கள். அதற்குப்பிறகு 13 ஆண்டுக் காலம் வனவாசம் சென்று இன்றைக்கு ஆட்சிப் பீடத்திலே நீங்கள் அமர்ந்திருக்கிறீர்கள். நீங்கள் ஏன் உருவாக்கவில்லை என்பதைத்தான் நான் கேட்டுக்கொண்டு இருக்கிறேனே தவிர நாங்கள் உருவாக்கவில்லை என்று சொன்னால், அதையே நீங்கள் திருப்பிச் சொல்லி, நீங்கள் செய்யவில்லை அதனால் நாங்களும் செய்யமாட்டோம் என்று சொல்ல இருக்கிறீர்களா என்பதைத் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

சில நண்பர்கள் இங்கே குறிப்பிடுகிறபோது பல வித்தியாசங்கள் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன என்று சொன்னார்கள். போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இன்றைக்கு நிர்வாகம் எப்படி இருக்கிறது என்று சொன்னால் அண்ணா தொழிற்சங்கத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் பழிவாங்கப்படுகிறார்கள். அண்ணா தொழிற் சங்கத்திலே இருக்கிறவர்கள் யாராக இருந்தாலும் 100-க்கு 60 சதவீதம் பேர் எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும், பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிற காரணத்தால் அவர்களை பழிவாங்கிக் கொண்டிருக்கிற ஒரு நிலையை இன்றைக்கு நாம் கண்கூடாகப் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறோம். இடமாற்றம், அவர்களை தற்காலிகமாக வேலை நீக்கம் செய்வது, காரணமின்றி அவர்களையெல்லாம் ஓரிடத்தைவிட்டு வேறிடத்திற்கு மாற்றுவது இதுபோன்ற ஒரு சூழ்நிலை இன்றைக்கு நிலவிக்கொண்டிருக்கிற ஒரு அவல நிலையை நாம் பார்க்கிறோம்.

நாம் தேசியமயக் கொள்கையை ஏற்றுக்கொண்டு இருக்கிறோம். 1973 ஆம் ஆண்டு தேசிய மயக் கொள்கையில் நீங்கள் நீலகிரி மாவட்டத்தில் மட்டும் 133 பேருந்துகளை எடுத்தீர்கள். அப்படி எடுக்கிறபோது அந்த 133 பேருந்துகளுடைய உரிமையாளர்களுக்கு முழுமையாக, சரியாகப் பணம் தரப்பட்டிருக்கிறதா என்றால் இல்லை. பேருந்து வசதிகளை நீங்கள் செய்வதாகச் சொல்கிறீர்கள். பேருந்து வசதிகளைச் செய்கிறபோது, தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்ற கொள்கையிலே நீங்கள் கடுமையாக இருக்கிறீர்கள். ஆனால் 133 பேருந்துகளை எடுத்து இருக்கிற அந்த சில உரிமையாளர்களுக்கெல்லாம் அரசு பணம் தராமல், அவர்களுடைய பேருந்துகளை அரசு எடுத்துக்கொண்டது மட்டுமல்லாமல், அவர்களுக்குப் பணம் கிடைக்காமல், ஓட்டுநர்களாகவும், பேருந்து உரிமையாளர்களிடத்திலே பணியாளர்களாகவும் இருந்து கொண்டிருக்கிற ஒரு அவலநிலையை இன்றைக்கு நாம் பார்க்கிறோம்.

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1990 ஏப்ரல் 20]

10-30 மணி

ஸ்பேர் பஸ் என்று இன்றைக்கு இருக்கிறது. அந்த ஸ்பேர் பஸுக்கு என்ன செய்யலாம் என்று புரட்சித்தலைவர் அவர்கள் ஆட்சியில் சிந்தித்து, நாள்தோறும் 139 ரூபாய் கட்டினால் போதும் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் இன்றைக்கு ஒரு சீட்டுக்கு ஒரு குவார்ட்டருக்கு அதாவது மூன்று மாதத்திற்கு ஒரு முறை 2,000 ரூபாய் கட்டவேண்டிய சூழ்நிலை உருவாக்கியிருக்கிறீர்கள். அதைப் பார்க்கிற போது, 3 மாதத்திற்கு ஒருமுறை ரூ. 1,14,000 அவர்கள் கட்ட வேண்டிய இக்கட்டான ஒரு நிலைமை இருக்கிறது. சுற்றுலா செல்பவர்கள், திருமணங்கள் போன்ற பல்வேறு நிகழ்ச்சிகளுக்குச் செல்பவர்கள், கல்விச் சுற்றுலா செல்பவர்கள் போன்றவர்களுக்கெல்லாம் அவர்கள் பேருந்துகளை தந்து கொண்டிருந்தார்கள். அந்தப் பேருந்துகள் எல்லாம் இன்றைக்கு நிறுத்தப்பட்டுவிட்டக் காரணத்தால், 8,000 தொழிலாளர்கள் வேலையில்லாமல் இருக்கிறார்கள். அதுமட்டுமல்ல, பயணிகள் சுற்றுலா செல்வதற்குக் கூட பேருந்துகள் இல்லாத சூழ்நிலை தமிழ்நாட்டில் நிலவிக்கொண்டிருப்பதைப் பார்க்கிறோம். அந்த அடிப்படையில் நமது அரசுக்கு வருமானம் குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது. எவ்வளவு என்று சொன்னால் 4 கோடி ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அந்தப் பேருந்துகளை இயக்கியதன் காரணமாக நமது அரசுக்கு 40 கோடி ரூபாய் வருமானம் தந்தவர்கள் அவர்கள். ஆனால் 13,500 பேருந்துகள் வைத்திருக்கின்ற நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்தைக் காட்டிக் கொண்டிருக்கின்றன 4,500 பேருந்துகள் வைத்திருந்த தனியார் அரசுக்கு 40 கோடி ரூபாய் வரி தருகின்ற அளவுக்கு நிலைமைகளை உருவாக்கி வைத்திருந்த காட்சிகளையும் நாம் பார்க்கிறோம்.

அண்ணாவின் கொள்கை, தேசியமாக்கவேண்டுமென்பதுதான். ஆனால் அண்ணா அவர்கள் சொன்னது, கிராமப் புற மக்கள் அத்தனை பேருக்கும் பேருந்து வசதிகள் செய்து தரப்பட வேண்டுமென்றுதான் அவர்கள் விரும்பினார்கள். புரட்சித்தலைவர் அவர்கள் ஆட்சியில் பல்வேறு கிராமங்களுக்கு பேருந்து வசதி செய்திருந்தார்கள். நாங்கள் பல்வேறு கிராமங்களுக்குச் சென்று பார்க்கிறபோது, இன்றைக்கு கிராமங்களில் 10 சதவீதம் பேருந்துகள் நிறுத்தப்பட்டிருக்கிற ஒரு அவல நிலைமையை நாம் பார்க்கிறோம். அதற்கு என்ன காரணம் என்று கேட்கிறபோது, பாதைகள் சரியில்லை என்று சொல்கிறார்கள். இரண்டு சிங்கிள் போய்க் கொண்டிருந்த பஸ்கள் இன்றைக்கு அந்தக் கிராமங்களுக்குப் போகவில்லை. அந்த நிலையில்தான் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்ற அவல நிலையை நாம் பார்க்கிறோம். ஏறத்தாழ 1,000 மட்டுமல்ல, 10 ஆயிரம், 15 ஆயிரம் கிராமங்களுக்குப் போய்க் கொண்டிருந்த பேருந்துகள் இந்த ஆட்சி வந்ததற்குப் பிறகு நிறுத்தப்பட்டிருக்கின்றன என்று நாங்கள் குற்றச்சாட்டாக இங்கே சொல்லக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறோம்.

1990 ஏப்ரல் 20] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

புரட்சித் தலைவர் ஆட்சிக்கும் இங்கே இருக்கிற தி.மு.க. ஆட்சி பொறுப்புக்கு வந்த பிறகும் எப்படி நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை நான் ஒருகணம் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

பொதுநலக் கருத்துக்களை ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிற ரஷ்ய நாட்டைப் பார்க்கிறோம். ரஷ்யா மட்டுமல்ல, மேற்கு வங்கத்தை நாம் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிறோம். கேரளாவையும் நாம் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிறோம். அவர்கள் எல்லாம் இன்றைக்கு என்ன செய்து கொண்டு இருக்கிறார்கள் என்றால், பொது நலக் கருத்துக்களில் இருந்து அவர்கள் பின்னால் வந்து கொண்டிருக்கிற நிலைமையை எண்ணிப் பார்க்கிறோம். என்ன காரணம் என்றால், தனியாருக்கும் அரசாங்கத்திற்கும் போட்டி வேண்டுமென்ற அடிப்படையில்.....

திரு. உ. ரா. வரதராசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ரஷ்யாவிலும், கேரளாவிலும், மேற்கு வங்கத்திலும் உள்ள அரசுகள் பொதுவுடைமைக் கருத்திலிருந்து பின்வாங்கி, ஏதோ தனி உடைமைக்குப் போவதாக அவர் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார். அப்படி எதுவும் இல்லை. ரஷ்யாவில் நிலைமை வேறு. மேற்கு வங்கத்திலும் கேரளாவிலும் நமது இந்திய அரசியல் அமைப்பின்கீழ் ஆட்சி அமைக்கப் பட்டு நடக்கிற காரணத்தால் அங்கே இருக்கிற கட்சிகளுக்கு பொதுவுடைமைத் தத்துவத்தில் நம்பிக்கை இருந்தாலும், அங்கே இன்னும் சோஷலிசம் வந்துவிடவில்லை என்பதுதான் உண்மையான யதார்த்தம். ரஷ்யாவிலே கூட தனியுடைமை வந்துவிடவில்லை. சோஷலிச ஆட்சிதான் நடக்கிறது. அதுவும் பொருளாதார சூழ்நிலைக்கேற்ப சில மாறுதலோடு நடக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினருக்குச் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : சோஷலிச ஆட்சிதான் ரஷ்யாவில் நடக்கிறது என்பதை ஒத்துக்கொள்கிறேன். ஆனால், அதிலே தேக்கம் இருக்கிற காரணத்தாலே, அதிலேயிருந்து கொஞ்சம் பின்னாலே வந்து இருக்கிற நிலைமை இருப்பதைப் பார்க்கிறோம். அதைத்தான் அந்த சோஷலிசத் தலைவர்கள் எல்லாம் சொல்லிக் கொண்டிருக்கின்ற நிலைமையைப் பார்க்கிறோம். இதற்கு என்ன காரணம் என்றால், அரசு தேசிய உரிமையாக்குவதில் சில குறைபாடுகள் இருப்பதையும் பார்க்கிறோம். அதற்கு என்ன காரணம் என்றால், அறிக்கைக்கு (குறுக்கீடு).

திரு. என். பழனிவேல் : தலைவரவர்களே.....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : எதற்காகப் பேசுகிறீர்கள் என்று சொல்லிவிட்டுப் பேசங்கள். “Point of order”—என்றால் “Point of order”—ஆக இருக்க வேண்டும். இல்லாவிட்டால் I will pass expunction order.

[1990 ஏப்ரல் 20]

திரு. என். பழனிவேல் : பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டர். தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய உறுப்பினர் திரு. செங்கோட்டையன் அவர்கள் சோவியத் ரஷ்யாவில் சோஷலிசம் பின்னோக்கிச் செல்வதாகச் சொல்கிறார். அது எங்களுக்குக் குழப்பமாக இருக்கிறது. அதை விளக்கமாகச் சொல்லுமாறு உங்கள் சார்பாக அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : உங்கள் ஊருக்குப் பொதுக்கூட்டத்திற்கு அழைத்துக் கொண்டு போய்பேசுங்கள். இன்றைக்கு நேரம் கிடையாது. ஒரு பொதுக்கூட்டம் ஏற்பாடு செய்யுங்கள். அங்கே அழைத்துக் கொண்டு போய் பேசச் சொல்லுங்கள்.

10-35 மணி

திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அவர்கள் சொல்கிறபோது சில கருத்துக்களைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதைச் சொன்னால் நீங்கள் பெல்லைத் தட்டிக்கொண்டிருக்கிறீர்கள். எனவே நான் வேறு கருத்துக்கு வரவேண்டும் என்ற காரணத்தாலே நான் இங்கே இருக்கிறபோது தனியாக அவருக்கு விளக்கம் தருகிறேன். தேசியமயமாக்கும் கொள்கையைப் பொறுத்த வரையில் 18—4—1967-ல் மேற்கு வங்காளத்தில் ஒரு சட்டம் இயற்றப் பட்டிருக்கிறது. 13/67. தனியார்களுக்கும் பேருந்து கொடுக்கலாம் என்ற நிலையை அவர்கள் உருவாக்கி இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால் அதற்கு என்ன காரணம்? மேற்கு வங்காளம் தேசிய மயமாக்கும் கொள்கையிலிருந்து கொஞ்சம் பின்னால் வந்துக் கொண்டிருக்கிறது என்ற நிலைமையை நாம் இன்றைக்குப் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறோம். அதுபோலவே கேரள மாநிலத்திலும் தனியாருக்கு பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் பெர்மிட் இன்றைக்கு வழங்கப்படுகிறது. தமிழ்நாட்டில் ஏன் இந்த நிலை? தமிழ்நாட்டிலே முழுமையாக பேருந்துகளைத் தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்று நாம் முயன்று கொண்டிருக்கிறோம் என்று சொன்னால் அதற்கு பல குறைபாடுகள் இருந்துகொண்டிருக்கின்றன. குறைபாடுகள் என்று சொன்னால், இன்றைக்கு போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 13 கோடி ரூபாய் நடட்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னால் இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் போதிய அளவுக்குப் பயணம் செய்ய பயணிகளுக்குத் தேவையான வசதிகள் இருக்கிறதா என்றால் இல்லை.

குறிப்பாகச் சொல்லவேண்டும் என்றால்

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரு சிறிய விளக்கத்திற்காக நான் குறுக்கிட

1990 ஏப்ரல் 20]

[திரு. மு. கண்ணப்பன்]

வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. தேசியமயமாக்கும் கொள்கையைப் பொறுத்தவரையில் அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய கருத்தை நான் தெரிந்து கொள்ள விரும்புகிறேன்.

திரு. எஸ். ஆர். இராதா : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, தேசியமயமாக்கும் கொள்கையைப் பொறுத்த வரையில் அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் உறுதியாக இருக்கிறது. அதை எந்த அளவுக்கு விரைவாக முடிக்க முடியுமோ அந்த அளவுக்கு விரைவாக முடிக்க வேண்டும் என்பதில் மிகுந்த அக்கறையோடு இருக்கிறோம். மக்களுடைய தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதில் தேசிய மயம் தடையாக இருக்கக் கூடாது. 1,000 பேருந்துகள் வேண்டுமென்று சொல்கிறபோது 50 பேருந்துகளை வைத்துக்கொண்டு தேசிய மயம் என்றுசொல்லுவது தேசியமயக் கொள்கைக்கு விரோதமானது. 100 பேருந்துகள் வேண்டுமென்றால் 110 பேருந்துகள் வைத்திருந்து அந்த 110-ம் தேசியமயமானால் எங்களுக்கு ஒன்றும் ஆட்சேபணை இல்லை. தேசியமயமாக்குவதுதான் எங்களுடைய கொள்கை.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நன்றி ஆனால் திரு. செங்கோட்டையன் அவர்கள் பேசும் போது ரஷ்யாவை ஒப்பிட்டுக்காட்டி வெஸ்ட் பெங்கால், கேரளா போன்றவற்றை ஒப்பிட்டுக்காட்டி அந்த மாநிலங்களில் எல்லாம் தனியார்களுக்கு பெர்மிட் வழங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள், இங்கே தமிழ்நாட்டிலும் ஏன் நீங்கள் வழங்கக்கூடாது என்ற விளக்கத்தை எல்லாம் கேட்டார்கள். தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரையில் தனியார்களுக்குப் பெர்மிட் கொடுக்காமல் இருக்கின்ற காரணத்தால்தான் எந்த கிராமப்பகுதியாக இருந்தாலும், ரோடு வசதியுள்ள இடங்களில் ஏற்கெனவே கொள்கை அறிவிப்பு செய்திருந்ததைப்போல 1,500 பேர் மக்கள் தொகை கொண்ட அனைத்து கிராமங்களுக்கும் நாம் போக்குவரத்து வசதியைச் செய்து கொடுப்போம் என்று சொன்ன அந்த குறிக்கோளின்படி பேருந்துகள் செல்வதற்கான சாலைவசதிகள் உள்ள எல்லா கிராமங்களுக்கும் நாம் செய்திருக்கிறோம். ஒருசில கிராமங்கள் மீதி இருக்கின்றன. அவைகளை இந்த ஆண்டு நிறைவேற்றிவிட்டு அடுத்தக் கட்டத்திற்கு நாம் அடியெடுத்து வைக்கக் கூடிய சூழ்நிலையில் இருக்கிறோம். அப்படி இருக்கும்போது தனியார் பேருந்துகள் வரவேண்டும் என்றும், தனியாருக்குக் கொடுக்கவேண்டும் என்றும் வக்காலத்து வாங்கிப் பேச வேண்டிய நிலைமை ஏன் ஏற்பட்டது?

திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தனியாருக்காக நான் வக்காலத்து வாங்கவில்லை. இதிலே இருக்கிற குறைபாடுகளைத்தான் நான் சுட்டிக்காட்டுகிறேன். தேசியமயமாக்கும் கொள்கையில் எங்களுக்கு வேறுபாடு

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1990 ஏப்ரல் 20]

கிடையாது. அண்ணாவினுடைய கொள்கையை நாங்கள் ஏற்றுக் கொள்கிறோம். ஆனால் கிராமப்புறங்களில் சாலை வசதி இல்லை என்று ஒரு குறிப்பை நீங்கள் சொல்லியிருக்கிறீர்கள். 40 ஆண்டுக் காலம் கழித்த பிறகு சாலை வசதி இல்லை என்ற குறிப்பை நீங்கள் சொல்கிறபோது, சாலை வசதியை எப்போது செய்ய இருக்கிறீர்கள். எப்போது அந்தப் பகுதிக்கெல்லாம் பேருந்து விட இருக்கிறீர்கள் என்றுதான் நான் கேட்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 13 ஆண்டுக்காலம் பழுதுபட்டுக் கிடந்த சாலைகளை எல்லாம் செப்பணிடுவதற்காகத்தான் இந்த அரசு இன்றைக்கு வந்து இருக்கிறது. உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்வதுபோல் தனியாருக்கு பெர்மிட் கொடுத்தாலும் அந்த மோசமான சாலையில் தான் செல்லவேண்டும் என்பது அவருக்குத் தெரிந்திருக்கும் என்று நான் கருதுகிறேன். அதோடு இந்த தேசியமயக் கொள்கையைப் பொறுத்த வரையில்—நான் ஒரு 5 நிமிடம் எடுத்துக் கொண்டாலும்கூட—கடந்த காலத்தில் எவ்வளவு பெரிய குழப்பங்களுக்கு அவர்களுடைய ஆட்சிக் காலத்தில் ஆளாகியிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். பதிலுரையிலே இதைச் சொல்லலாம் என்று நினைத்தேன். ஆனால் ஆரம்பத்திலேயே திரு. செங்கோட்டையன் அவர்கள் பேசி இருக்கிறார்கள். 20—3—1978-ல் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சராக திரு. பொன்னையன் அவர்கள் இருந்தபோது திராவிட முன்னேற்றக் கழகம், மார்க்ஸிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சிகளைச் சேர்ந்தவர்கள் இந்த தேசியமயக் கொள்கையை வலியுறுத்தி பேசியபோது அவர்களுடைய பதிலுரையில் குறிப்பிடப்பட்டது. இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரையில் இந்த நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையைப் பொறுத்தவரையில் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கூறியதுபோல் இதற்காகக் கொண்டுவரப்பட்ட சட்டம் உச்ச நீதிமன்றத்தில் இருக்கின்ற காரணத்தால், அந்த முடிவு வந்தபிறகு துரிதமான முறையில் நிச்சயமாக அந்தக் கொள்கையைச் செயல்படுத்த இருக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். 1973-ல் நாட்டுடைமைச் சட்டம் கொண்டு வந்து உச்ச நீதிமன்றத்தில் அதற்குத் தடை வழக்கு இருக்கின்ற காரணத்தால்தான் இடையூறு இருக்கிறது. ஆகவே, அந்த கேஸ் முடிந்தவுடன் நாங்கள் செய்வோம் என்று சொன்னார்கள்.

10-40 மணி

அதற்கு அடுத்து, 17—4—1979-ல், மாண்புமிகு திரு. பொன்னையன் போக்குவரத்து அமைச்சராக இருந்தபோது அப்போதும் குறிப்பிட்டிருக்கிறார். இதில் நான் அரசின் கொள்கையை சற்று தெளிவாகக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். பயணப் பேருந்து நாட்டுடைமை என்பது அரசால் ஏற்கனவே

1990 ஏப்ரல் 20] [திரு. மு. கண்ணப்பன்]

ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட ஒன்று. அதிலே இந்த அரசு ஒருகாலும் பின்வாங்கப் போவதில்லை. கண்டிப்பாக, அது செம்மையாக நடைமுறைப்படுத்தப்படும் என்று 1979லேயே கூறியிருக்கிறார்.

அடுத்து, 1980. அப்போது மாண்புமிகு திரு. முத்துசாமி போக்குவரத்து அமைச்சர். அவர் பேசும்போதும், இந்த அரசினுடைய நோக்கம், படிப்படியாக பேருந்துகளை நாட்டு டமை ஆக்குவதுதான் என்பதை நான் தெள்ளத் தெளிவாக இங்கே சொல்ல முடியும் என்று சொல்லியிருக்கிறார். அதற்குப் பிறகு 1981லும் மாண்புமிகு திரு. முத்துசாமி அவர்கள் பேசும்போது 'தேசியமயக் கொள்கையைப் பற்றி அநேகமாக இங்கே பேசிய எல்லா உறுப்பினர்களும் தெரிவித்தார்கள். அந்தக் கொள்கையிலிருந்து புரட்சித் தலைவர் அவர்கள், அவர்களுடைய அரசு எள்ளளவும் பின் வாங்கவில்லை என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்' என்று சொல்லியிருக்கிறார். அதற்குப் பின்னால், 1982லும், அதே போல நாங்கள் படிப்படியாக இதை செய்திருக்கிறோம் என்பதை இந்த நேரத்திலே எடுத்துச் சொல்கிறேன் என்று அதே கருத்தைத் தான் சொல்லியிருக்கிறார். அதற்குப் பிறகு 1985 ஆம் ஆண்டு அரசினுடைய எண்ணம் பேருந்துகளை தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்பதுதான். அதைத்தான் அசைக்க முடியாத எண்ணமாக நாங்கள் வைத்திருக்கிறோம். இப்படியே சொல்லிக் கொண்டே வருகிறார்கள். இந்த அரசாங்கம் ஏறக்குறைய 5 ஆயிரம் பேருந்துகளை அதிகமாகக் கூடுதலாக்கி இருக்கின்றது. 5,000 பேருந்துகளை ஒரே நாளில் வீம்புக்காக தேசியமயம் செய்து விட முடியாது. ஆக, முன்னால் இருந்த நிலையிலே இருந்து கொஞ்சம் தளர்கிறது. ஒரே நாளில் ஐந்தாயிரம் பேருந்துகளை தேசியமயம் செய்ய முடியாது. அது பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன் போக்கு வரத்துக் கழகம் என்று கூடுதலாக ஒரு பெயரை எழுத முடியுமே தவிர இதனால் என்ன பிரயோஜனம்? அதோடு முன்னாலே இருந்த உறுதி, 1982-ல், 1983-ல், 1984-ல் இருந்த அந்த உறுதி 1985-ல் தளர்ந்து போயிற்று. இதற்குக் காரணம் என்ன? 1973லே இந்த அரசு கொண்டு வந்த தேசியமயச் சட்டம் உச்ச நீதிமன்றம் சென்று, 1984-ல் இந்த மூலச் சட்டம் முழுமையாக செல்லுபடியாகும் என்று சுப்ரீம் கோர்ட்டிலே தீர்ப்புச் சொல்லப்பட்டது. ஆகவே, அது நடைமுறைக்கு வந்துவிடக் கூடாது என்கின்ற எண்ணத்திலேதான் கொஞ்சம் கொஞ்சமாக நழுவி கடைசியில் 1986-ல் மறுபடியும் அதையே திருப்பிச் சொல்கிறார்கள். 1973-ல் எந்த நோக்கத்திற்காக தேசியமயச் சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டதோ அந்த அடிப்படையையே தகர்க்கின்ற வகையில் 1984-ல் திருத்தம் கொண்டு வந்தார்கள். தொடர்ந்து 1987லும் கொண்டு வந்தார்கள். அந்த நிலைமைகளை எல்லாம் அடியோடு மாற்றித்தான், இப்போது நம்முடைய அரசு மிகத் தெளிவாக, தமிழ்நாட்டிலே ஓடுகின்ற எல்லா

[திரு. மு. கண்ணப்பன்]

[1990 ஏப்ரல் 20]

பேருந்துகளையும் நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும் என்பது தான் இந்த அரசாங்கத்தின் நோக்கம் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). ஆனால் ஒரே நாளில் இதைச் செய்கின்ற நேரத்திலே பல நிர்வாக இடையூறுகளும், பொது மக்களுக்கு வசதிக்குறைவுகளும் ஏற்படக் கூடும். ஆகவே, ஏற்கனவே இருக்கின்ற போக்குவரத்துப் பேருந்துகளை, அவற்றின் நிர்வாகத்தைச் செம்மைப்படுத்தி, இருக்கக் கூடிய குறைபாடுகளையும் நீக்கி விட்டு, அதற்குப் பின்னால் இந்த ஆண்டிலிருந்தே படிப்படியாக, 10 ஆண்டுக் காலத்தில் தமிழ்நாட்டில் ஒடுகின்ற பேருந்துகள் அத்தனையையும் தேசியமயமாக்கப் போகின்றோம் என்பதை மிகத் தெளிவாகச் சொல்லியிருக்கிறோம். ஒரே நாளில் அவசரப்பட்டு, ஒடிக்கொண்டிருக்கின்ற பேருந்துகளை எல்லாம் நிறுத்தி விடுகிற அரசு அல்ல இந்த அரசு. அத்தோடு ஏதாவது ஒரு காரணத்தினாலே எந்த ஒரு கிராமத்திலோ அல்லது நகரத்திலோ ஒடிக்கொண்டிருக்கின்ற பேருந்தை நிறுத்தி விட்டார்கள் என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் என்னிடத்தில் தெரிவித்த நேரத்திலேயே, அடுத்த நாளிலிருந்து அங்கே பேருந்து ஓட வேண்டுமென்று உத்தரவிடப்பட்டு அதன்படி பேருந்தை ஓட்டுவிக்கிறோம், பேருந்துகள் ஒடிக்கொண்டிருக்கின்றன. எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் எந்த பஸ்ஸும் நிறுத்தப்படவில்லை. ஆகவே, தேசியமயக் கொள்கையைப் பொறுத்த வரையில், இந்த அரசு படிப்படியாக, உறுதியாக, 10 ஆண்டுக் காலத்தில் 'செய்யும்' என்ற மிகத் தெளிவான கொள்கையைத் தெரிவித்திருக்கிறோம் என்பதை மீண்டும் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. குமரி அனந்தன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த ஆண்டிலிருந்தே பஸ் தேசியமயம் ஆரம்பமாகி விடுகிறது, 10 ஆண்டுக் காலத்திலே அது நிறைவுறும் என்று இங்கே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். தேசியமயத்தை நாங்கள் வரவேற்கிறோம். ஆனால் நிதிநிலை அறிக்கையிலே பேசும் போது நான் ஒரு வேண்டுகோள் விடுத்திருந்தேன். காங்கிரஸ் அரசாங்கம் 75 மைலுக்கு மேலே இருக்கின்ற அந்த 'மைல்' கணக்கிலே வைத்து தேசியமயம் ஆக்கியதைப் போல நீங்களும், அதாவது ஒரு தூரத்தை வைத்து தேசியமயம் கொண்டு வாருங்கள். ஒவ்வொரு மாவட்டம் என்று எடுத்தால், எந்த மாவட்டத்தை நீங்கள் முதலில் தொடுகிறீர்களோ அந்த மாவட்டத்திலே இருக்கின்ற அந்த பஸ்ஸை நடத்துகிறவர்கள் மாத்திரமல்லாமல் தொழிலாளர்களும் மற்ற வகையிலே பல நிர்வாகிகளும் பாதிக்கப்படுவார்கள். ஆகவே, தூரத்தை வைத்தே நீங்கள் கணக்கிட வேண்டுமென்ற ஒரு வேண்டுகோள் விடுத்தேனே, அது அரசினுடைய கவனத்தில் இருக்கிறதா?

1990 ஏப்ரல் 20]

10-45 மணி

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவரவர்களே, குறைந்த பெர்மிட் இருக்கின்ற மாவட்டத் திவிருந்து படிப்படியாக 10 ஆண்டுகளில் உயர்ந்த அளவு பெர்மிட் உள்ள மாவட்டம் வரை அரசு நாட்டுடைமையாக்கும் என்று தெளிவாக அறிவித்திருக்கிறோம். துரரத்தை வைத்துச் சொன்னாலும் இதே பிரச்சினை, மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் சொல்லக்கூடிய பிரச்சினைதான் வரும். இருந்தாலும் உறுப்பினர் அவர்களுடைய கருத்தும் அரசினுடைய கவனத்திலே கொள்ளப் பட்டு, பரிசீலனை செய்யப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அடுத்து திரு. கே. சுந்தர். (குறுக்கீடு) உங்கள் பேச்சு முடிந்து விட்டது (குறுக்கீடு) நீங்கள் 15 மணித்துளிகள் பேசிவிட்டீர்கள்.

திரு. எஸ். ஆர். இராதா : துணைத் தலைவரவர்களே, அமைச்சரவர்கள் பதில் சொல்லுகிறார்கள் என்பதால், அவர் உட்கார்ந்து விட்டார். (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அமைச்சரவர்கள் பதிலுரை சொல்வதற்கு முன்பாகவே 15 மணித் துளிகள் பேசிவிட்டார். (குறுக்கீடு) பொதுவாகவே Controversial Subject வராத அளவுக்குப் பேசினால், 15 மணித்துளிகளுக்குள்ளேயே சொல்ல வேண்டிய கருத்துக்களைச் சொல்லி விடலாம். எல்லோருமே பிறத்தியாரைக் குறை சொல்ல வேண்டும், அதற்குப் பதில் சொல்ல வேண்டுமென்ற நிலைமை இருந்து கொண்டிருக்கிறது.

திரு. எஸ். ஆர். இராதா : மாண்புமிகு துணைத் தலைவரவர்களே, நீங்கள் சொல்கிற கருத்து ஒரு சிறந்த கருத்து. ஆனால் தேசியமயப் பிரச்சினை என்று சொன்னால், அதைத் தனியாகத்தான் விவாதிக்க வேண்டும். அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் மீது ஏதோ அமைச்சரவர்கள் குறை சொல்லப் போகிறார்கள் என்று பார்த்தேன். கடைசியில் குறை இல்லை. எப்போது செய்கிறோம் என்பதுதான் இப்போது பிரச்சினை. 10 ஆண்டுக் காலம் என்று சொல்லுகிறார்கள். உங்களுக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்ட காலமே 5 ஆண்டுகள்தான்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : நிர்ணயிக்கப்பட்ட காலத்தை திரு. இராதா அவர்கள் முடிவு செய்ய முடியாது. தமிழ் நாட்டு மக்கள்தான் முடிவு செய்ய வேண்டும்.

திரு. எஸ். ஆர். இராதா : நான் சொன்னதை தயவு செய்து நீங்கள் தவறாக நினைக்க வேண்டாம். அந்தக் காலம் கூட இன்றைக்கு சரியாக இருக்குமா என்று எனக்குத் தெரியவில்லை. ஆனால் இப்போது நீங்கள் பதவியை வாங்கி இருக்கிற காலம் 1994 வரைக்கும் தான்.

[1990 ஏப்ரல் 20]

திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவரவர்களே, அமைச்சரவர்கள் விளக்கம் தருகிறபோது பேருந்துகளை தேசிய மயமாக்கும் கொள்கையில் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு கடுமையாக இருக்கிறதென்று சொன்னார்கள். நான் கேட்கிறேன், 1973 ஆம் ஆண்டில் நீலகிரி மாவட்டத்தை முழுமையாக நீங்கள் தேசிய மயமாக்கினீர்கள். அதற்குப் பிறகு தனியாருக்கு ஏன் பெர்மிட் தந்தீர்கள் என்பதைத்தான் நான் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். 1973 ஆம் ஆண்டில் நீலகிரி மாவட்டத்தை முழுமையாக தேசிய மயமாக்கிய நீங்கள் அதற்குப் பிறகு தனியாருக்கு பெர்மிட் தர வேண்டிய அவசியம் என்ன என்பதை அமைச்சரவர்கள் தெரிவிக்க வேண்டுகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவரவர்களே, தேசிய மயத்திற்கும் தடை, அரசாங்கத்தின் பேருந்துகளை அந்தப் பகுதியிலே ஓட்டுவதற்கும் தடை இருக்கும்போது, பொதுமக்களுடைய வசதிக்காக நாங்கள் தனியார் பேருந்துகளுக்கு அன்றைய தினம் பெர்மிட் வழங்கினோம். ஆனால் அந்தச் சட்டம் செல்லுபடியாகாத காலம் வரையில் உங்களுடைய ஆட்சிக் காலத்தில் பெர்மிட் கொடுத்துக் கொண்டிருந்தீர்கள். சட்டம் செல்லுபடியாகும் என்று தீர்ப்பு வந்த பிறகும், தொடர்ந்து புதிய ரூட்டுகளில் மட்டுமல்ல, ஏற்கெனவே அரசாங்கப் பேருந்துகள்தான் ஓட வேண்டுமென்று அங்கீகரிக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில்கூட தனியார் பேருந்துகளுக்கு நீங்கள் பெர்மிட் வழங்கியதன் நோக்கம் என்ன?

திரு. எஸ். ஆர். இராதா : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, அமைச்சர் அவர்களுக்கு விளக்கத்திற்காகச் சொல்கிறேன். அன்றைக்கு இருந்த நிலைமை, மக்களுடைய பேருந்துத் தேவைகள் மிக அதிகமாகி விட்டன. அதை அரசாங்கத்தினுடைய பேருந்துக் கழகத்தாலே பூர்த்தி செய்ய முடியாத நிலை ஏற்பட்ட காரணத்தாலேதான் அந்த நிலை ஏற்பட்டது. இன்றைக்கும் அதைத்தான் சொல்கிறோம். மக்களின் தேவைகளை முழுவதும் பூர்த்தி செய்வதாக இருந்தால், ஒரே நேரத்தில் எல்லாப் பேருந்துகளையும் இன்றைய தினம் தேசிய மயமாக்கினால் திரு. கண்ணப்பன் அவர்களுக்குத் தான் முதல் மாலை நாங்கள் போடத் தயாராக இருக்கிறோம்.

*திரு. கே. சுந்தர் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, 1990—91 ஆம் ஆண்டுக்கான போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையின் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்த துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கடந்த ஆண்டு இரண்டு சக்கர வண்டிகளில் செல்வோரின் தலைச் சுமையை இறக்கி வைத்த மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள், இந்த ஆண்டு 3 சக்கர வண்டிகளான ஆட்டோ ரிக்ஷா ஓட்டுபவர்களுடைய

1990 ஏப்ரல் 20] [திரு. கே. சுந்தர்]

மனக்குறையைத் தீர்த்திருக்கிறார்கள். தகுதி வாய்ந்த ஆட்டோ ஓட்டுனர்களுக்கு பெர்மிட் வழங்குவதன் மூலம் இன்றைக்கு பல ஏழைக் குடும்பங்களிலே ஒளி ஏற்றப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் ஆட்டோ ரிக்ஷா ஓட்டுனர்கள் பொது மக்களுக்கு எந்த அளவுக்கு தங்களுடைய சேவையைச் செய்கிறார்கள் என்று எண்ணிப் பார்த்தால் அது சந்தேகத்திற்குரியதாகத்தான் இருக்கிறது. மீட்டர் போடாமல் பணம் கேட்கிறார்கள். உதாரணத்திற்கு எல். ஐ. சி. யிலிருந்து சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் விடுதிக்கு வர 7 ரூபாய் கேட்கிறார்கள். மீட்டர் போட்டால் 3 ரூபாய் தான் ஆகிறதென்று சொன்னால்கூட, அவர்கள் பெட்ரோல் விலை ஏறிவிட்டது என்று காரணம் சொல்கிறார்கள். பெட்ரோல் 1 லிட்டருக்கு 1½ ரூபாய் ஏறி இருக்கின்றது. ஆனால் அவர்கள் கிலோ மீட்டருக்கு 2½ ரூபாய் என்ற அளவிலே உயர்த்தி கேட்கின்றார்கள். மேலும் 5 ரூபாய் கொடுக்கிறேன் என்று நாங்கள் சொன்னாலும் கூட அவர்கள் ஆட்டோ ஷெட்டுக்கு போகின்றது என்ற ஒரு தந்திரத்தைக் கையாளுகின்றார்கள். ஆட்டோவில் ஏறி உட்கார்ந்து விட்டால், அவர்கள் கேட்ட காசைக் கொடுக்க மறுத்தால், ஆட்டோ ஷெட்டுக்குப் போகின்றது என்ற ஒரு தந்திரத்தை அவர்கள் கையாளுகின்ற காரணத்தாலே பொது மக்கள் எல்லாம் இன்றைக்குப் பல இடையூறுகளுக்கு ஆளாகின்றார்கள். ஆட்டோ என்பது நடுத்தர மக்கள் பயன்படுத்தும் வாகனமாக இருப்பது மட்டுமல்லாமல் ஏழை எளியவர்களும் இன்றைக்கு அவசர அவசியத்தின் காரணமாகப் பயன்படுத்துகின்ற காரணத்தாலே ஆட்டோக்களிலே நடைபெறுகின்ற இதுபோன்ற குறைகளைக் களைய வேண்டும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கின்றேன். தவறு செய்யும் ஆட்டோ ரிக்ஷா மற்றும் டாக்சி ஓட்டுனர்களைக் கண்காணிக்க ஆர்.டி.ஓ. தலைமையிலே 12 பேர் கொண்ட ஒரு சோதனைக் குழு அமைக்கப்பட்டு இருந்தாலும் கூட அவர்கள் எந்த அளவுக்கு நடவடிக்கை எடுத்து இருக்கின்றார்கள் என்பது பொது மக்களுக்குத் தெரியாத ஒரு நிலை இருக்கின்றது. இதை எல்லாம் கணக்கிலே கொண்டு மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் அந்தக் குறைகளைப் போக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

10-50 மணி

இன்றைக்கு ஆம்னி பஸ்கள் என்று அழைக்கப்படும் ஒப்பந்த ஊர்திகள் மீதான வரியை காலாண்டுக்கு இருக்கை ஒன்றுக்கு ரூ 500லிருந்து ரூ. 2,000 ஆக உயர்த்தி இருப்பதனால் புற்றீசல் போலப் பெருகி வந்த ஆம்னி பஸ்களின் முறைகேடுகள் எல்லாம் இன்றைக்குக் களையப்படும் இருக்கின்றது. அதே நேரத்தில் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குச் சொந்தமான ஊர்திகளுக்கு இதிலிருந்து விதிவிலக்கு அளிக்குமாறு கேட்டுக் கொள்கின்றேன். ஏனென்று சொன்னால் சுற்றுலா மற்றும் மாநாடுகளுக்குச் செல்கின்றவர்கள் எல்லாம் போக்குவரத்துக்குத்

[திரு. கே. சுந்தர்] [1990 ஏப்ரல் 20]

தேவையான பேருந்துகளை ஒப்பந்தம் செய்ய வேண்டி இருக்கின்ற காரணத்தாலே அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குச் சொந்தமான வண்டிகளுக்கு மட்டும் விதிவிலக்கு அளிப்பதனால் அவர்களுக்கு எல்லாம் நன்மை ஏற்படுகின்ற ஒரு சூழ்நிலை இருக்கின்றது. அதைப்போலவே ஒப்பந்த ஊர்தி வாடகைக் கட்டணம் இன்றைக்கு போக்குவரத்துக் கழகத்துக்கு கழகம் மாறுபடுகின்ற ஒரு நிலை இருக்கின்றது. அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் ஒரே சீரான வாடகைக் கட்டணத்தை நிர்ணயிக்க வேண்டும். அதற்கு ஒப்பந்தம் செய்யும்போது முன்பணமாக உரிய தொகை கட்டச் சொல்கிறார்கள். அப்படிக் கட்டப்படுகின்ற டெபாசிட்டைத் திருப்பிக் கொடுப்பதற்கு 3 மாதத்திற்கு மேலாகும் ஒரு சூழ்நிலை இருக்கின்றது. அந்தத் தாமதம் தவிர்க்கப்பட வேண்டும்.

பேருந்துப் போக்குவரத்தைப் பொறுத்த வரையில் தமிழகத்திலே இன்றைக்கு 15 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயங்குகின்றன. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் தலைநகர் சென்னை மற்றும் முக்கிய நகரங்களிலே இருந்து விரைவுப் பேருந்துகளை இயக்குகின்றது. இப்போது அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் சென்னைக்கும், சில நகரங்களுக்கும் பேருந்துகளை இயக்குகின்ற காரணத்தாலே, திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் நம் மாநிலத்திலிருந்து அண்டை மாநிலங்களுக்குச் செல்லும் போக்குவரத்தை மட்டும் மேற்கொள்கிற ஒரு கழகமாகச் செயல்படலாம் என நான் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை)

அதுபோலவே போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே தேர்ந்து எடுக்கக் கூடிய ஓட்டுநர், நடத்துநர் ஆகியவர்களின் வயது வரம்பு போக்குவரத்துக் கழகத்துக்கு, கழகம் மாறுபடுகின்ற ஒரு சூழ்நிலை இருக்கின்றது. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே ஓட்டுநரின் வயது வரம்பு 40 ஆக நிர்ணயம் செய்யப்பட்டு இருக்கின்றது. தந்தைப் பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே வயது வரம்பு 35 ஆக நிர்ணயம் செய்யப்பட்டு இருக்கின்றது. பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகத்திலே 33 என்று நிர்ணயம் செய்யப்பட்டு இருக்கின்றது. இதையெல்லாம் சீரமைத்து அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் வயது வரம்பு 36 என்று நிர்ணயிக்குமாறு மாண்புமிகு முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்களைப் பணிவோடு நான் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

நகரப் பேருந்துகளின் தூரம் 30 கிலோ மீட்டர் என்று உள்ளது. அதை 35 கிலோ மீட்டராக நீட்டிக்க வேண்டும் என்று அனைவரும் நீண்ட காலமாகக் கேட்டுக் கொண்டு இருக்

1990 ஏப்ரல் 20] [திரு. கே. சுந்தர்]

கின்றார்கள். அதை மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்தில் கொள்ளுமாறு பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன். நகராட்சிப் பகுதிகளிலே இருந்து இப்போது நகரப் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. பொன்னேரி ஸ்டீபெரும்புதூர் ஆகிய இரண்டும் வட்டத் தலைநகரமாக இருக்கின்றன. அங்கிருந்து நகரப் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. பூந்தமல்லி வட்டத் தலைநகரமாக இல்லாமல் இருந்தாலும் பேரூராட்சியாக இருக்கின்ற காரணத்தாலே அங்கு இருந்தும் நகரப் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. உத்திரமேரூர் வட்டத் தலைநகரமாக இருக்கின்ற ஒரு பேரூராட்சி. எனவே அங்கிருந்தும் நகரப் பேருந்துகள் இயக்கப்பட வேண்டும். குறிப்பாக அனைத்து வட்டத் தலைநகரங்களிலும் நகரப் பேருந்துகள் இயக்குமாறு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தமிழகத்திலே 8-வது வகுப்பு வரை படிக்கின்ற அனைத்து மாணவ மாணவிகளுக்கும், சுதந்திரப் போராட்ட வீரர்களுக்கும், மொழிப் போர் தியாகிகளுக்கும் இலவச பஸ் பாஸ் வழங்கப்பட்டு இருக்கின்றது. இச்சலுகையை ஒன்றியப் பேருந்தலைவர்களுக்கும், முன்னாள் சட்டமன்ற நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் வழங்குமாறு மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களைப் பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இந்தப் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொண்ட பிறகு தொழிற் சங்கத் தலைவர்களை எல்லாம் பல முறை அழைத்துப் பேசி இன்றைக்கு தொழிலாளர்களுக்குப் பல சலுகைகளை வழங்கி இருக்கின்றார்கள்.

10-55 மணி

இரண்டு வருஷங்களுக்கு மூன்று செட் உடை அளிக்கப் பட்டு வந்ததை மாற்றி, இன்றைக்கு வருஷத்திற்கு இரண்டு செட் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது.

அவர்கள் உடைகளைத் தைக்கின்ற கூலி ரூபாய் 130-லேயிருந்து இரட்டிப்பாக ஆக்கி 260 ரூபாய் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது.

எக்ஸ்ட்ரா பேட்டா இரண்டு ரூபாய் அதிகம். ஸ்டீரிங் (Steering) அலவன்ஸ் ஒரு ரூபாய்.

ஒய்வு பெற்றாலும், அந்தத் தொழிலாளர் குடும்பங்களுக்கு இலவசமாகப் பயணம் செய்யும் சலுகை என்றெல்லாம் வழங்கப்பட்டு இருக்கிறது. கூடுதலாக அவர்களுக்கு மூன்று நாட்களுக்கு விடுமுறை வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. பண்டிகைத் திருமண மூன் பணங்களெல்லாம் இன்றைக்குக் கூடுதலாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது.

242 மானியத் கோரிக்கைகள், 1990-91, விவாதமும் வர்க்கெடுப்பும்—
தொடர்ச்சி

[திரு. கே. சுந்தர்] [1990 ஏப்ரல் 20]

உத்திரமேரூர், காஞ்சிபுரம், மதுராந்தகம், செங்கற்பட்டு போன்ற இடங்களிலேயிருந்து சென்னையிலே தங்கிப் படிக்கின்ற மாணவர்களும், சென்னையிலே இருக்கின்ற உறவினர்களைப் பார்க்க வருபவர்களும் கைப் பைகளிலே அரிசி எடுத்துக் கொண்டு சென்னைக்கு வருவது வழக்கம். ஆனால் இன்றைக்குப் பேருந்துகளிலே அரிசியையெல்லாம் ஏற்று வதற்கு அனுமதியில்லாத ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. முன்பு மாவட்டத்திற்கு மாவட்டம் அரிசி எடுத்துச் செல்லக் கூடாது என்ற ஒரு தடை இருந்தது. இப்பொழுது செங்கை—அண்ணா மாவட்டமும், சென்னை மாவட்டமும் ஒரே உணவு மண்டலமாக இருக்கின்ற காரணத்தினால், கைப் பைகளிலே 15 கிலோ அரிசி எடுத்துச் செல்ல அனுமதிக்குமாறு மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

உத்திரமேரூர் சட்டமன்றத் தொகுதியைப் பொறுத்த மட்டிலே முப்பது புதிய வழித் தடங்களிலே ஆயிரம் மக்கள் கொண்ட அனைத்துக் கிராமங்களுக்கும் பேருந்து வசதி இந்த ஓராண்டுக் காலத்திலே செய்து தரப்பட்டிருக்கிறது. இதற்காகத் தொகுதி மக்கள் சார்பிலும், என் சார்பிலும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

சென்னையிலேயிருந்து சேலத்திற்குச் சென்ற 607 என்ற எண் கொண்ட திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழக விரைவுப் பேருந்து தற்போது நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதை மீண்டும் இயக்க வேண்டும்.

காஞ்சிபுரத்திலேயிருந்து பெங்களூருக்குத் தினசரி காலை யிலும், மாலையிலும் பேருந்து வசதி செய்யப்பட வேண்டும்.

கல்பாக்கத்திலேயிருந்து கோயம்புத்தூருக்கு செங்கல்பட்டு வழியாகப் பேருந்து வசதி செய்து தரப்பட வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

செங்கை—அண்ணா மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையிலும் மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பேருந்துகளை இயக்கி வருகின்றன. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் சென்னையைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டும், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் விழுப்புரத்தைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டும், பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் வேலூரைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டும் இயங்கி வருகின்றன. நாங்கள் எந்தச் சிறு வேலைக்கு என்று சொன்னாலும், வேலூர், விழுப்புரம் என்று செல்ல வேண்டிய ஒரு சூழ்நிலை இருக்கின்றது. எனவே, இதையெல்லாம் கருத்திற் கொண்டு, எங்களுடைய மாவட்டத்தினுடைய நீண்ட

1990 ஏப்ரல் 20] [திரு. கே. சுந்தர்]

நாள் கோரிக்கையான செங்கை-அண்ணா மாவட்டத்திலே, தனியாக ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்பதை உங்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். அதிலும் குறிப்பாக, காஞ்சிபுரத்தையோ அல்லது செங்கல் பட்டையோ தலைமையிடமாகக் கொண்டு, செங்கை-அண்ணா மாவட்டத்திலே அமைய இருக்கின்ற போக்கு வரத்துக் கழகமாக இருக்கின்றபடியால், பேரறிஞர் அண்ணாவின் உண்மைத் தம்பியும், உண்மையான புரட்சித் தலைவருமாக விளங்குகின்றவருமான டாக்டர் கலைஞர் அவர்களுடைய பெயரை அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு அமைத்திட வேண்டுமென்ற எங்கள் மாவட்ட மக்களின் ஆசையை இந்த அரசின் முன் வைத்து, இந்த மானியக் கோரிக்கையை வரவேற்று அமைகின்றேன், நன்றி, வணக்கம்.

7. விதி 110-இன் கீழ் முதலமைச்சரின் அறிக்கை.

காவிரி நீர்ப் பிரச்சினை குறித்து முதலமைச்சருடன் கர்நாடக முதல்வர், சென்னையில் நடத்திய பேச்சுவார்த்தையையோட்டி அனைத்துக்கட்சித் தலைவர்களின் கூட்டத்தில் எடுக்கப்பட்ட முடிவுகள் குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு உறுப் பினர் பெருமக்களே, விதி எண் 110-இன் கீழ் பொது முக்கி யத்துவம் வாய்ந்த ஓர் அறிக்கையினை மாண்புமிகு முதலமைச் சரவர்கள் இந்த அவைக்கு அளிக்கின்றார்கள்.

*மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : மாண்புமிகு பேர வைத் தலைவர் அவர்களே, நேற்றையதினம் காவிரி நதிநீர்ப் பங்கீடு குறித்து பேச்சுவார்த்தை வெற்றிகரமாக அமைய வேண்டுமென்று இந்த மாமன்றத்திலே உள்ள உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய இதயம் திறந்த வாழ்த்துக்களைத் தெரிவித்து, மிக ஆவலோடு நேற்றையதினம் நடைபெற்ற பேச்சுவார்த்தை யினுடைய முடிவுகளை எதிர்பார்த்திருக்கின்ற சூழ்நிலையில் இந்த அறிக்கையை முன் வைத்து, இந்த அவையினுடைய ஏகோ பித்த ஆதரவைப் பெறுவதற்காக, நான் இந்த அவையின் முன்னால் நிற்கின்றேன்.

காவிரி நதிநீர்ப் பங்கீடு குறித்த பிரச்சினைக்காக, 19-4-1990 அன்று காலை 9 மணி அளவிலே தமிழக முதலமைச்சர் கூட்டிய தமிழக சட்டமன்ற அனைத்துக் கட்சித் தலை வர்களின் கூட்டம் நடைபெற்றது. அதிலே எடுக்கப்பட்ட முடிவு கள் பின்வருமாறு :—

1. 1892, 1924 ஆம் ஆண்டு ஒப்பந்தங்களில் தமிழ் நாட்டுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமைகள் பாதிக்கப்படக் கூடாது.